

# Urząd Transportu Kolejowego

<https://utk.gov.pl/pl/urząd/petycje/18402,Petycja-z-dnia-11-listopada-2021-r.html>  
24.04.2024, 05:29

## Petycja z dnia 11 listopada 2021 r.

Autor petycji nie wyraził zgody na publikację danych osobowych na odwzorowanej treści petycji lub jego odwzorowania cyfrowego ( zdjęcie, skan ) na serwisie internetowym organu lub stronie internetowej BIP.

✂--✂

Szanowni Państwo

(adresaci, odbiorcy petycji)

- Ministerstwo Infrastruktury
- Urząd Transportu Kolejowego
- Przewoźnicy Kolei Pasażerskich (celem wydania ewentualnej opinii lub złożenia petycji do odpowiednich organów)
- Marszałkowie województw (jako właściciele własnych zakładów budżetowych kolejowych i organizatorzy transportu zbiorowego kolejowego) (celem wydania ewentualnej opinii lub złożenia petycji do odpowiednich organów)
- Komenda Główna Policji (dw) (celem wydania ewentualnej opinii lub złożenia petycji do odpowiednich organów)
- Komenda Główna Straży Ochrony Kolei (dw)(celem wydania ewentualnej opinii lub złożenia petycji do odpowiednich organów)
- Polskie Linie Kolejowe (dw) (celem wydania ewentualnej opinii lub złożenia petycji do odpowiednich organów)

PETYCJA W INTERESIE PUBLICZNYM - ZŁOŻONA W TRYBIE KOMUNIKACJI ELEKTRONICZNEJ JAKO SYGNAŁ, SPOSTRZEŻENIE W CELU WYKORZYSTANIA TREŚCI (opisu/przedmiotu) W TERAŹNIEJSZOŚCI LUB PRZYSZŁOŚCI

Dzień dobry, działając w trybie Ustawy o petycjach z dnia 11 lipca 2014 roku (tj. Dz. U. 2018 poz. 870) w związku z art. 54 w związku z art. 63 Konstytucji z dnia 2 kwietnia 1997 roku (Dz. U. 1997 nr 78 poz. 483) przekładam petycję

⌘ w przedmiocie : podjęcia rozstrzygnięcia lub innego działania w sprawie dotyczącej życia zbiorowego, wartości wymagających szczególnej ochrony w imię dobra wspólnego, mieszczących się w zakresie zadań i kompetencji adresata petycji

⌘ w temacie i celu : zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu kolejowym

&1

Celem zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, proszę o rozważenie wprowadzenia :

■ na odcinku kolejowym (nie wymijają się pociągi oraz w szczególności gdy są w ruchu lub chociaż jeden w ruchu) celem zapobiegania zdarzenia wypadku czołowego ale także może dojść do zdarzenia na przejazdach kolejowych gdzie mogą co niektórzy zignorować, że na drugim torze może poruszać się pociąg a jest niewidoczny przez pociąg który przejechał i go zasłania. Jedynie wymijanie i omijanie czy wyprzedzanie jest dopuszczalne na stacji/dworcu która w pobliżu nie ma przejazdu. Jedynie wymijanie jest dopuszczone na przystanku odstępowym pod warunkiem gdy jeden skład nie znajduje się w ruchu.

■ na odstępie kolejowym (nie wymijają się pociągi oraz w szczególności gdy są w ruchu lub chociaż jeden w ruchu) celem zapobiegania zdarzenia wypadku czołowego ale także może dojść do zdarzenia na przejazdach kolejowych gdzie mogą co niektórzy zignorować, że na drugim torze może poruszać się pociąg a jest niewidoczny przez pociąg który przejechał i go zasłania. Jedynie wymijanie jest dopuszczone na przystanku odstępowym pod warunkiem gdy jeden skład nie znajduje się w ruchu.

■ na szlaku kolejowym (nie wymijają się pociągi oraz w szczególności gdy są w ruchu lub chociaż jeden w ruchu) celem zapobiegania zdarzenia wypadku czołowego ale także może dojść do zdarzenia na przejazdach kolejowych gdzie mogą co niektórzy zignorować, że na drugim torze może poruszać się pociąg a jest niewidoczny przez pociąg który przejechał i go zasłania

■ każdy pojazd szynowy nadaje sygnał baczność przy każdym przejeździe nawet gdy jest zabezpieczony zaporami oraz w szczególności gdy dochodzi do mijania, omijania, wymijania

Konkludując :

- na danej linii kolejowej winien znajdować się jeden skład kolejowy w obu kierunkach ruchu :
- ⌘ na odcinku kolejowym, gdzie manewry (wyprzedzanie, omijanie, wymijanie) są dopuszczone tylko na dworcu i stacji na której w pobliżu nie ma przejazdu lub przejazd nie znajduje się na ich terenie
- ⌘ na odstępie kolejowym między : stacjami, dworcami, posterunkami odstępowymi, przystankami, gdzie manewry (wyprzedzanie, omijanie, wymijanie) są dopuszczone tylko na dworcu i stacji na której w pobliżu nie ma przejazdu lub przejazd nie znajduje się na ich terenie
- ⌘ na szlaku kolejowym między : stacjami, dworcami, posterunkami odgałęźnymi, gdzie manewry (wyprzedzanie, omijanie, wymijanie) są dopuszczone tylko na dworcu i stacji na której w pobliżu nie ma przejazdu lub przejazd nie znajduje się na ich terenie
- Samoczynna Blokada Liniowa nie zezwala na wjazd pociągu gdy dany pociąg jest na danym odstępie w tożsamym kierunku jak obecnie ale także gdy jest skład, który jedzie w przeciwnym kierunku gdzie na odstępie może dojść do wymijania - celem zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu kolejowym

Uzasadnienie :

- ludzie popełniają błędy
- maszyny i urządzenia również są zawodne
- bezmyślność ludzka przeraża w postaci przechodzenia czy ruszania, gdy zapory całkowicie się nie zamknęły lub całkowicie nie uniosły lub gdy sygnalizator nadaje sygnał czerwony lub błyskowy (mrugający czerwony)

Źródło oparcia:

1. [https://pl.m.wikipedia.org/wiki/Szlak\\_\(kolejnictwo\)](https://pl.m.wikipedia.org/wiki/Szlak_(kolejnictwo))
2. [https://pl.m.wikipedia.org/wiki/Samoczynna\\_blokada liniowa](https://pl.m.wikipedia.org/wiki/Samoczynna_blokada liniowa)

## ADNOTACJE MOTYWY:

(1) - Zgodnie z art. 4 ust. 3 ustawy o petycjach z dnia 11 lipca 2014 roku (tj. Dz. U. 2018 poz.

870), art. 5 ustawy o dostępie do informacji publicznej z dnia 6 września 2001 roku (tj. Dz. U. 2020 poz. 2176) - "NIE WYRAŻAM ZGODY" na publikację/udostępnienie danych osobowych na odwzorowanej treści petycji lub jego odwzorowania cyfrowego ( zdjęcie, skan ), opublikowanego rozpatrzenia na serwisie internetowym organu lub stronie internetowej BIP, oraz udostępnienia w postaci danych : imienia i nazwiska, adresu, miejsca zamieszkania/sporządzenia, e-maila, sygnatury, loginu.

(2) - Za ewentualne błędy przepraszam oraz z uwagi na stan epidemii - wnoszę o odpowiedź tylko i wyłącznie na adres e-mailowy.

Z poważaniem,

✂--✂

## ODPOWIEDŹ NA PETYCJĘ:

Warszawa, dnia 25 stycznia 2022 r.



Prezes  
Urzędu Transportu Kolejowego  
Ignacy Góra

DOP-WEAI.050.10.2021.6.KS

✂--✂  
✂--✂  
✂--✂  
✂--✂  
✂--✂--✂

### ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Na podstawie art. 13 ust. 1 i art. 15 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 870) zwanej dalej „ustawą o petycjach”, informuję, że petycja z 11 listopada 2021 r., znak: ✂--✂ w sprawie „bezpieczeństwa pociągów (kolejowych)”, zwana dalej „petycją”, nie mogła zostać uwzględniona.

### UZASADNIENIE

Stan prawny:

Zgodnie z art. 2 ust. 3 ustawy o petycjach przedmiotem petycji może być żądanie, w szczególności, zmiany przepisów prawa, podjęcia rozstrzygnięcia lub innego działania

w sprawie dotyczącej podmiotu wnoszącego petycję, życia zbiorowego lub wartości wymagających szczególnej ochrony w imię dobra wspólnego, mieszczących się w zakresie zadań i kompetencji adresata petycji. Oznacza to w szczególności, że podmiotem właściwym do rozpatrzenia petycji jest jedynie taki organ władzy publicznej, organizacja lub instytucja społeczna, który jest właściwy do zadośćuczynienia żądaniu zawartemu w takim wystąpieniu.

W tym świetle petycja stanowi takie wystąpienie, które zawiera żądanie podjęcia przez organ władzy publicznej określonego co do treści i formy prawnej działania, które mieści się w zakresie zadań i kompetencji adresata. Trzeba bowiem zwrócić uwagę, że przywołany przepis wyraźnie różnicuje prawny charakter żądanych w petycji działań, mówiąc o zmianie przepisów prawa, rozstrzygnięciu lub innym działaniu, jak również dokonuje charakterystyki celów, których osiągnięciu służy wniesienie petycji, określając przedmiot sprawy, której postulowane działanie może dotyczyć. W konsekwencji podmiot wnoszący petycję musi w niej wskazać zarówno cel, jaki organ powinien osiągnąć w swojej działalności, jak i prawną formę działania, której zastosowanie – w jego ocenie – ma prowadzić do realizacji zawartego w petycji postulatu (S. Gajewski, A. Jakubowski, Petycje, skargi i wnioski. Dział VIII Kodeksu postępowania administracyjnego. Ustawa o petycjach. Komentarz, Wyd. 1, Warszawa 2015, s.165).

Zważyć należy, iż zgodnie z art. 13 ust. 1 ustawy o petycjach podmiot rozpatrujący petycję zawiadamia o sposobie jej załatwienia wraz z uzasadnieniem w formie pisemnej albo za pomocą środków komunikacji elektronicznej. Oznacza to, że właściwy podmiot rozpatrujący petycję musi poinformować o tym, dlaczego uznał petycję za zasługującą na uwzględnienie lub na odmowę uwzględnienia.

Stan faktyczny:

11 listopada 2021 r. do Prezesa UTK wpłynęła Pani petycja w interesie publicznym, zawierająca następujące postulaty, mające na celu wprowadzenie:

- 1. na odcinku kolejowym (nie wymijają się pociągi oraz w szczególności gdy są w ruchu lub chociaż jeden w ruchu) celem zapobiegania zdarzenia wypadku czołowego ale także może dojść do zdarzenia na przejazdach kolejowych gdzie mogą co niektórzy zignorować,  
że na drugim torze może poruszać się pociąg a jest niewidoczny przez pociąg który przejechał i go zasłania. Jedynie wymijanie i omijanie czy wyprzedzanie jest dopuszczalne na stacji/dworcu która w pobliżu nie ma przejazdu. Jedynie wymijanie jest dopuszczone na przystanku odstępowym pod warunkiem gdy jeden skład nie znajduje się w ruchu;*
- 2. na odstępie kolejowym (nie wymijają się pociągi oraz w szczególności gdy są w ruchu lub chociaż jeden w ruchu) celem zapobiegania zdarzenia wypadku czołowego*

*ale także może dojść do zdarzenia na przejazdach kolejowych gdzie mogą co niektórzy zignorować, że na drugim torze może poruszać się pociąg a jest niewidoczny przez pociąg który przejechał i go zasłania. Jedyne wymijanie jest dopuszczone na przystanku odstępowym pod warunkiem gdy jeden skład nie znajduje się w ruchu;*

- 3. na szlaku kolejowym (nie wymijają się pociągi oraz w szczególności gdy są w ruchu lub chociaż jeden w ruchu) celem zapobiegania zdarzenia wypadku czołowego ale także może dojść do zdarzenia na przejazdach kolejowych gdzie mogą co niektórzy zignorować, że na drugim torze może poruszać się pociąg a jest niewidoczny przez pociąg który przejechał i go zasłania;*
- 4. każdy pojazd szynowy nadaje sygnał baczność przy każdym przejeździe nawet gdy jest zabezpieczony zaporami oraz w szczególności gdy dochodzi do mijania, omijania, wymijania.*

*Konkludując:*

- 1. na danej linii kolejowej winien znajdować się jeden skład kolejowy w obu kierunkach ruchu:*
  - 1. na odcinku kolejowym, gdzie manewry (wyprzedzanie, omijanie, wymijanie) są dopuszczone tylko na dworcu i stacji na której w pobliżu nie ma przejazdu lub przejazd nie znajduje się na ich terenie;*
  - 2. na odstępie kolejowym między: stacjami, dworcami, posterunkami odstępowymi, przystankami, gdzie manewry (wyprzedzanie, omijanie, wymijanie) są dopuszczone tylko na dworcu i stacji na której w pobliżu nie ma przejazdu lub przejazd nie znajduje się na ich terenie;*
  - 3. na szlaku kolejowym między: stacjami, dworcami, posterunkami odgałęźnymi, gdzie manewry (wyprzedzanie, omijanie, wymijanie) są dopuszczone tylko na dworcu i stacji na której w pobliżu nie ma przejazdu lub przejazd nie znajduje się na ich terenie;*
- 2. Samoczynna Blokada Liniowa nie zezwala na wjazd pociągu gdy dany pociąg jest na danym odstępie w tożsamym kierunku jak obecnie ale także gdy jest skład, który jedzie w przeciwnym kierunku gdzie na odstępie może dojść do wymijania - celem zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu kolejowym.*

*Uzasadnienie prawne:*

*Odnosząc się do postulatów przytoczonych w petycji należy wskazać, że zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 1a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r.*

poz. 1984), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, *eksploatacja infrastruktury kolejowej, polegająca na prowadzeniu ruchu kolejowego jest zadaniem zarządcy infrastruktury*. Ponadto, w myśl art. 17 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym *obowiązkiem zarządców, przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic kolejowych oraz przedsiębiorców zarządzających infrastrukturą i wykonujących przewozy w metrze, jest spełnienie warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego i bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych*. Natomiast szczegółowe przepisy dotyczące prowadzenia ruchu kolejowego, w tym również używania określonych znaków i sygnałów określają przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r., poz. 360), zwane dalej „rozporządzeniem ws. ruchu kolejowego i sygnalizacji”.

Podkreślenia wymaga fakt, że przedstawione przez Panią propozycje rozwiązań przywołują jedynie kilka okoliczności mających wpływ na organizację ruchu kolejowego i ustalenie dróg przebiegu dla pociągów – np. rozkłady jazdy planowane są w oparciu o zapotrzebowanie podróżnych, stan infrastruktury kolejowej, parametry danych odcinków linii kolejowych, czy konieczność zapewnienia przez zarządców infrastruktury niedyskryminującego dostępu dla aplikantów i przewoźników kolejowych uniemożliwiającego konflikt interesów. Nie jest możliwa taka organizacja ruchu kolejowego, która wyeliminowałaby mijanie się pociągów jadących w przeciwnych kierunkach w okolicy przejazdów kolejowo-drogowych, czy przejść dla pieszych.

Odnosząc się do propozycji nadawania sygnału Rp 1 „baczność” przy każdym przejeździe, również zabezpieczonym zaporami oraz w szczególności, gdy dochodzi do mijania się pociągów – wyjaśniam, że okoliczności nadawania sygnału Rp 1 zostały wymienione w § 96 ust. 2 rozporządzenia ws. ruchu kolejowego i sygnalizacji. Wśród sytuacji wskazujących konieczność jego użycia są wymienione m.in. ostrzeżenie przed zbliżającym się pociągiem pracowników kolejowych, podróżnych lub innych osób znajdujących się na torze lub w jego pobliżu, w przypadku zauważenia zagrożenia lub potencjalnego zagrożenia zdarzeniem na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu, czy w przypadku mijania się pociągów jadących w przeciwnych kierunkach na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie.

Warto nadmienić, że zasady prowadzenia ruchu na liniach kolejowych i wspomagające je systemy sterowania (m.in. półsamoczynne i samoczynne blokady liniowe, czy w przypadku dostosowanych do zasad interoperacyjności europejskiego systemu kolejowego – systemy ERTMS), są rozwiązaniami wypracowywanymi przez dziesięciolecia. Funkcjonowanie urządzeń działających w ramach ww. systemów zgodnie z przyjętymi regułami i w standardowych warunkach eksploatacji, powinno zapewniać odpowiedni poziom bezpieczeństwa. Również najnowocześniejsze rozwiązania, zapewniające zgodność zasad prowadzenia ruchu kolejowego z odpowiednimi Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności (TSI) obowiązującymi na

obszarze państw członkowskich Unii Europejskiej, zakładają możliwość wyprawiania na odcinki, szlaki, jak również odstępy więcej niż jednego pociągu. Wprowadzenie ograniczeń, polegających na braku możliwości wyprawiania na dany odstęp pociągu tylko dlatego, że po sąsiednim torze porusza się inny skład, byłoby nie tylko niezgodne z ujednolicanymi na obszarze Unii Europejskiej zasadami prowadzenia ruchu kolejowego, ale też zaprzeczeniem idei funkcjonowania dwutorowych linii kolejowych.

Zaakcentowania wymagają również przepisy dotyczące poruszania się na obszarze kolejowym. W wydanym na podstawie art. 59 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 kwietnia 2021 r. (Dz. U. poz. 723) w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych oraz w pomieszczeniach przeznaczonych do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego na dworcach kolejowych, zwanym dalej „rozporządzeniem ws. poruszania się na obszarze kolejowym”, określone zostały zachowania, które są zabronione na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych oraz w pomieszczeniach przeznaczonych do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego na dworcach kolejowych.

W § 2 pkt 1-5 rozporządzenia ws. poruszania się na obszarze kolejowym wskazano, że na obszarze kolejowym zabrania się ponadto:

1. *osobom nieuprawnionym:*

- a. *wstępu na torowiska, nasypy, wiadukty, mosty i rampy oraz przebywania na nich, wstępu do wykopów i tuneli kolejowych oraz przebywania w nich,*
- b. *przechodzenia pod pojazdami kolejowymi, po pojazdach kolejowych lub między pojazdami kolejowymi,*
- c. *przechodzenia i przejeżdżania przez tory kolejowe w miejscach do tego niewyznaczonych;*

2. *tarasowania toru kolejowego, torowiska, drogi ewakuacyjnej, drogi dojścia do peronu oraz przejścia;*

3. *obrzucania kamieniami lub innymi przedmiotami pojazdów kolejowych oraz ustawiania przeszkód na torze kolejowym;*

4. *pozostawiania na przejeździe kolejowo-drogowym, przejściu i torze kolejowym zwierzęcia, pojazdu lub innego przedmiotu;*

5. *przechodzenia i przejeżdżania przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście oraz przepędzania przez nie zwierząt, w przypadku gdy:*



- a. zbliża się pojazd kolejowy, a przejazd kolejowo-drogowy lub przejście nie są zabezpieczone urządzeniami, o których mowa w lit. b i c,
- b. zapory są zamknięte, zamykanie ich zostało rozpoczęte lub otwarcie ich nie zostało zakończone,
- c. sygnalizacja świetlna lub akustyczna zapowiada zbliżanie się pojazdu kolejowego,
- d. pracownik zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego daje sygnał do zatrzymania.

Istotne regulacje mające na celu zachowanie bezpieczeństwa transportu kolejowego zawarto także w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1744), zwanym dalej „rozporządzeniem ws. warunków technicznych skrzyżowań kolejowo-drogowych”. W treści § 3 pkt 3 tego rozporządzenia, prawodawca wprowadził pojęcie *iloczynu ruchu*, który jest istotnym wskaźnikiem stopnia bezpieczeństwa na danym obszarze kolejowym. Zgodnie z określoną w tym przepisie definicją jest to *iloczyn liczby pojazdów drogowych i pociągów przejeżdżających przez przejazd kolejowo-drogowy w ciągu doby*. W rozdziale 2 ww. rozporządzenia określono natomiast ogólne warunki techniczne dla przejazdów kolejowo-drogowych i przejść.

Zgodnie z § 4 rozporządzenia ws. warunków technicznych skrzyżowań kolejowo-drogowych *przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia mogą być stosowane na liniach kolejowych i bocznicach kolejowych, na których ruch kolejowy jest prowadzony z prędkością nie większą niż 160 km/h*. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dzielą się na kategorie A, B, C, D, E, F, gdzie istotnym kryterium stanowi iloczyn ruchu. W oparciu o § 8 rozporządzenia ws. warunków technicznych skrzyżowań kolejowo-drogowych *do kategorii B zalicza się przejazdy kolejowo-drogowe obejmujące skrzyżowania linii kolejowych lub bocznic kolejowych z drogami publicznymi, na których:*

1. *iloczyn ruchu jest równy lub większy od liczby 150 000 lub*
2. *linia kolejowa lub bocznic kolejowa krzyżuje się z drogą krajową.*

Taka kategoryzacja przejazdów kolejowo-drogowych ma istotne znaczenie dla zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego i osób trzecich przekraczających tory kolejowe, ponieważ dostosowuje wdrożenie zabezpieczeń do stopnia prawdopodobieństwa wystąpienia sytuacji niebezpiecznej.

Wskazać należy, że zgodnie z § 24 ust. 1 rozporządzenia ws. ruchu kolejowego i sygnalizacji, prowadzenie ruchu pociągów na szlaku odbywa się:

1. na podstawie zapowiadania za pomocą urządzeń łączności telefonicznej, a w przypadku przerwy w łączności telefonicznej - za pomocą urządzeń łączności radiotelefonicznej;
2. za pomocą urządzeń półsamoczynnej blokady liniowej;
3. za pomocą urządzeń samoczynnej blokady liniowej;
4. za pomocą urządzeń do zdalnego prowadzenia ruchu;
5. na podstawie radiotelefonicznego porozumienia się dyżurnego ruchu odcinkowego z prowadzącym pojazd kolejowy z napędem, bez urządzeń zdalnego sterowania ruchem i bez obsady mijanek;
6. bez zapowiadania pociągów, jeżeli jeden pojazd trakcyjny obsługuje wszystkie pociągi.

W myśl § 24 ust.1a rozporządzenia ws. ruchu kolejowego i sygnalizacji samoczynnych blokad liniowych dwustawnych nie stosuje się, z wyjątkiem linii funkcjonalnie wyodrębnionych z systemu kolei.

Na zasadzie § 24 ust. 2 rozporządzenia ws. ruchu kolejowego i sygnalizacji na każdym torze szlakowym, między dwoma posterunkami następczymi, może znajdować się jednocześnie tylko jeden pociąg. Odstępstwo od tej zasady dopuszcza się przy jazdach po torze zamkniętym oraz w przypadku jazdy na widoczność. Jazda na widoczność oznacza, że:

1. nie obowiązuje zasada, zgodnie z którą na jednym torze szlaku lub odstępu może znajdować się równocześnie tylko jeden pociąg, oraz że nie ma innych przeszkód w kontynuowaniu jazdy, a bezpieczeństwo ruchu pociągów zależy wyłącznie od obserwacji toru, jak również od odpowiedniego regulowania prędkości jazdy pociągów i zatrzymania ich w porę przed przeszkodą;
2. prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien tak regulować prędkość jazdy, aby w przypadku zauważenia przeszkody do kontynuowania jazdy mógł zatrzymać pociąg przed przeszkodą lub sygnałem „Stój”;
3. prędkość jazdy nie może przekraczać 40 km/h, z zastrzeżeniem § 68 pkt 18 i § 69 ust. 3;
4. należy się liczyć z tym, że za pociągiem może jechać na widoczność kolejny pociąg, i dlatego należy dołożyć starań, aby nie zatrzymywać pociągów na szlaku przed semaforami wjazdowymi.

Dodatkowo, według § 24 ust. 3 rozporządzenia ws. ruchu kolejowego i sygnalizacji szczegółowe zasady prowadzenia ruchu pociągu na szlaku określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.

Jak wskazano powyżej w systemie prawnym funkcjonują już rozwiązania mieszczące się w przedmiocie petycji, mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Podsumowując należy przyznać, że wskazane przez Panią postulaty wynikają z troski o bezpieczeństwo, jednak w praktyce brak jest możliwości ich realizacji, w znacznej mierze z uwagi na aktualnie obowiązujące przepisy prawa. Zaznaczę, że mając na uwadze statystyki wypadków kolejowych, z których wynika, że najliczniej występującą grupą są wypadki na przejazdach kolejowych i przejściach oraz wypadki przy przechodzeniu przez tory w miejscach niedozwolonych, Prezes UTK podejmuje szereg rzeczywistych działań, których celem jest zminimalizowanie ryzyka wystąpienia wypadku kolejowego. Są to m.in. promowanie kultury bezpieczeństwa, prowadzenie zajęć edukacyjnych dla najmłodszych w ramach kampanii „Kolejowe ABC”, spotkania Zespołu ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa, szkolenia w ramach Akademii Bezpieczeństwa Kolejowego, czy pilotażowy program wprowadzenia innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych.

Mając na uwadze powyższe stanowisko, petycja z 11 listopada 2021 r. znak: ☒--☒ nie mogła zostać uwzględniona.

Niemniej jednak, bardzo dziękuję za szczególną troskę i zainteresowanie, a także sugestie i inicjatywy mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, a przesłane propozycje traktuję jako ważny głos w sprawie.

#### POUCZENIE

Na podstawie art. 13 ust. 2 w zw. z art. 15 ustawy o petycjach, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi w trybie określonym w rozdziale 2 działu VIII ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735, z późn. zm.).

*z up. Prezesa*  
*Urzędu Transportu Kolejowego*  
IWONA MIEDZIŃSKA  
DEPARTAMENTU OBSŁUGI PRAWNEJ  
/Dokument podpisano kwalifikowanym  
podpisem elektronicznym./

Podmiot udostępniający informację:  
Urząd Transportu Kolejowego

Osoba udostępniająca informację:  
Tomasz Frankowski BP

Data publikacji : 20.12.2021  
[Rejestr zmian](#) [Wersje dokumentu](#)

---